



## PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11) Publication number: 2000173675 A

(43) Date of publication of application: 23 . 06 . 00

(51) Int. Cl

**H01M 10/48**  
**B60L 3/00**  
**H01M 10/50**

(21) Application number: 10345969

(22) Date of filing: 04 . 12 . 98

(71) Applicant: YAZAKI CORP

(72) Inventor: ARAI YOICHI  
SAIGO TSUTOMU  
ENOMOTO MICHIHITO

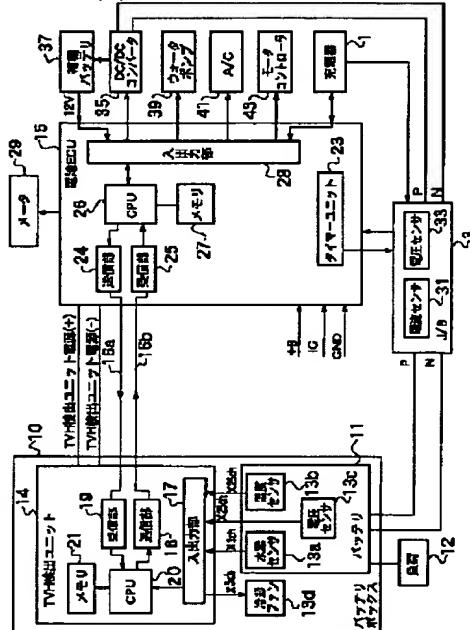
(54) BATTERY MANAGING DEVICE FOR ELECTRIC VEHICLE

COPYRIGHT: (C)2000,JPO

(57) Abstract:

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To provide a battery managing device for an electric vehicle for reducing the number of wire harnesses, without using multipolar connectors.

**SOLUTION:** A plurality of voltage sensors 13c, individually corresponding to a plurality of batteries 11 arranged in series, are arranged for detecting terminal voltages of the batteries 11. A TVH detection unit 14 is connected to the plurality of voltage sensors 13c and multiplex transmission lines 16a, 16b, and a battery ECU 15 is connected to the multiplex transmission lines 16a, 16b for demanding data from the TVH detection unit 14. The TVH detection unit 14 multiplexes the terminal voltages of the respective batteries 11 which are detected by the plurality of voltage sensors 13c in compliance with the data demand from the battery ECU 15, so as to feed it to the multiplex transmission line, while the battery ECU 15 controls charging/discharging of the respective batteries on the basis of the terminal voltages of the respective batteries 11 from the TVH detection unit 14.



(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号  
特開2000-173675  
(P2000-173675A)

(43)公開日 平成12年6月23日(2000.6.23)

(51) Int.Cl.<sup>7</sup>  
H 0 1 M 10/48  
B 6 0 L 3/00  
H 0 1 M 10/50

識別記号  
301

F I  
H 0 1 M 10/48  
B 6 0 L 3/00  
H 0 1 M 10/50

テーマコード (参考)  
5H030  
5H031  
5H115

(21)出願番号 特願平10-345969

審査請求 未請求 請求項の数 5 OL (全 12 頁)

(71)出願人 000006895  
矢崎総業株式会社  
東京都港区三田1丁目4番28号

(72)発明者 荒井 洋一  
静岡県裾野市御宿1500 矢崎総業株式会社  
内

(72)発明者 西郷 勉  
静岡県裾野市御宿1500 矢崎総業株式会社  
内

(74)代理人 100083806  
弁理士 三好 秀和 (外8名)

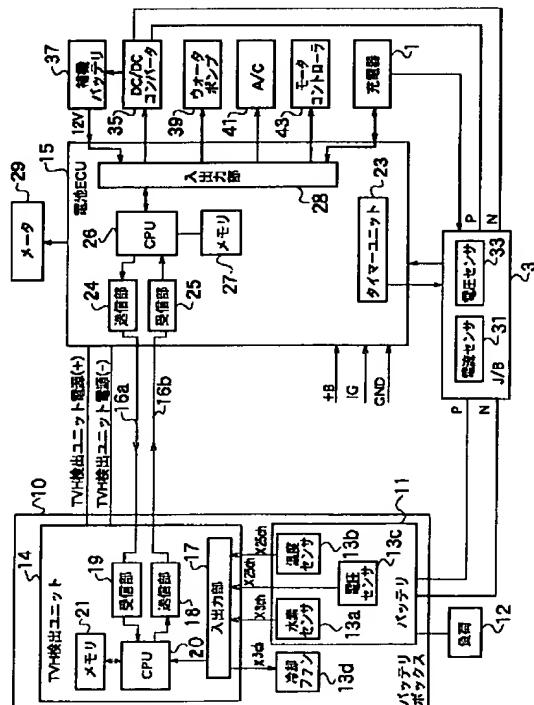
最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 電気自動車用電池管理装置

(57) 【要約】

【課題】 多極のコネクタを用いることなく、ワイヤーハーネスの省線化を図ることができる電気自動車用電池管理装置を提供する。

【解決手段】 複数の電圧センサ 1 3 c は、直列に接続された複数個の電気自動車用のバッテリ 1 1 の各バッテリに 1 対 1 に対応して設けられ、各バッテリの端子電圧を検出する。TVH 検出ユニット 1 4 は、複数の電圧センサ及び多重伝送ライン 1 6 a, 1 6 b に接続され、電池 ECU 1 5 は、多重伝送ラインに接続され、TVH 検出ユニットに対してデータ要求を行う。TVH 検出ユニットは、電池 ECU からのデータ要求に応じて複数の電圧センサで検出された各バッテリの端子電圧を多重化して多重伝送ラインへ送出し、電池 ECU は、TVH 検出ユニットからの各バッテリの端子電圧に基づき各バッテリの充放電制御を行う。



## 【特許請求の範囲】

【請求項1】 直列に接続された複数個の電気自動車用の電池の各電池に1対1に対応して設けられ、各電池の端子電圧を検出する複数の電圧検出部と、この複数の電圧検出部及び多重伝送ラインに接続された通信制御装置と、前記多重伝送ラインに接続され、前記通信制御装置に対してデータ要求を行う電池制御装置とを備え、前記通信制御装置は、前記電池制御装置からのデータ要求に応じて前記複数の電圧検出部で検出された各電池の端子電圧を多重化して前記多重伝送ラインへ送出し、前記電池制御装置は、前記多重伝送ラインを介して前記通信制御装置から送られてくる前記各電池の端子電圧を受信し、前記各電池の端子電圧に基づき前記各電池の充放電制御を行うことを特徴とする電気自動車用電池管理装置。

【請求項2】 前記複数個の電気自動車用の電池の各電池に1対1に対応して設けられ、各電池の温度を検出する複数の温度検出部と、前記各電池から発生する水素濃度を検出する水素濃度検出部とを備え、前記通信制御装置は、前記各電池の端子電圧、前記複数の温度検出部で検出された各電池の温度、及び前記水素濃度検出部で検出された水素濃度を多重化して前記多重伝送ラインに送出することを特徴とする請求項1記載の電気自動車用電池管理装置。

【請求項3】 前記複数個の電池を冷却する冷却装置を備え、前記通信制御装置は、前記複数の温度検出部で検出された各電池の温度に基づき前記冷却装置を駆動制御することを特徴とする請求項2記載の電気自動車用電池管理装置。

【請求項4】 前記電池制御装置は、前記各電池の充電を行う場合には、充電の開始を示す充電開始情報を前記多重伝送ラインを介して前記通信制御装置に送信することを特徴とする請求項1記載の電気自動車用電池管理装置。

【請求項5】 前記通信制御装置は、充電中に各電池の端子電圧を監視し、充電が完了した場合には充電完了を示す充電完了情報を前記電池制御装置へ送信し、前記電池制御装置は、前記通信制御装置からの前記充電完了情報に基づき充電の終了を示す充電終了情報を前記通信制御装置へ送信することを特徴とする請求項4記載の電気自動車用電池管理装置。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、電気自動車用の電池を管理する電気自動車用電池管理装置に関し、特に、検出ユニットで検出された各バッテリ電圧を電池コントローラに転送するためのワイヤーハーネスの省線化を図

ることができる電気自動車用電池管理装置に関する。

## 【0002】

【従来の技術】 従来、電気自動車においては、充電器により強電系の電池（バッテリ）を充電し、充電された電池からの電圧をモータに供給して放電電流を流し、該モータを回転させることにより電気自動車を走行させている。この電気自動車の走行により電池の残存容量が一定値以下になった場合には、電気自動車用電池管理装置内の電池コントローラが、過放電にならないよう警報を行うとともに、再度、電池を充電するように充電器を制御している。

【0003】 また、下り坂を走行する場合には、走行中においてアクセルを離したときに、モータは発電機になり回生電流が発生する。この回生電流を電池に充電しているが、電気自動車用電池管理装置内の電池コントローラは、過充電にならないよう電池の電圧を制御している。

【0004】 従来のこの種の電気自動車用電池管理装置の一例の概略構成図を図17に示す。図17に示す電気自動車用電池管理装置は、直列に接続された24個のバッテリ101-1～101-24と、24個のバッテリ101-1～101-24に1対1対応で設けられた温度センサ103-1～103-24と、24個のバッテリ101-1～101-24の各両端電圧と24個の温度センサ103-1～103-24の各温度とを入力する第1のコネクタ107と、第1のコネクタ107、第2のコネクタ109及び第3のコネクタ111を有する検出ユニット105と、第2のコネクタ109を介して24個のバッテリの電圧データを第4のコネクタ117を有する電池コントローラ115に転送する電圧用ワイヤーハーネス113-1～113-24と、第3のコネクタ111を介して24個の温度データを第5のコネクタ121を有する電池コントローラ115に転送する温度用ワイヤーハーネス119-1～119-24とを有する。

【0005】 以上の構成によれば、検出ユニット105が第1のコネクタ107を介して24個のバッテリ101-1～101-24の各両端電圧と24個の温度センサ103-1～103-24の各温度とを入力すると、検出ユニット105は、電圧用ワイヤーハーネス113-1～113-24により、24個のバッテリの電圧データをパラレルに電池コントローラ115に転送するとともに、温度用ワイヤーハーネス119-1～119-24により、24個の温度データをパラレルに電池コントローラ115に転送する。電池コントローラ115は、各電圧データ及び各温度データに基づいてバッテリの充電制御及び放電制御を行っている。

## 【0006】

【発明が解決しようとする課題】 しかしながら、検出ユニット105から24個の電圧データを電池コントローラ

ラ115に転送する場合に、電圧用ワイヤーハーネスは、25本必要であり、また、検出ユニット105から24個の温度データを電池コントローラ115に転送する場合に、温度用ワイヤーハーネスは、25本必要であった。

【0007】このため、検出ユニット105及び電池コントローラ115間のワイヤーハーネスの本数は、50本以上必要となる。この数は、かなりの数であるため、配線が複雑化するとともに、かなりのスペースを確保しなければならなかった。また、ワイヤーハーネスが多数であるため、多極のコネクタを数多く用いなければならぬという課題を有していた。

【0008】本発明は、多極のコネクタを用いることなく、ワイヤーハーネスの省線化を図ることができる電気自動車用電池管理装置を提供することを課題とする。

#### 【0009】

【課題を解決するための手段】本発明は前記課題を解決するために以下の構成とした。請求項1の発明の電気自動車用電池管理装置は、直列に接続された複数個の電気自動車用の電池の各電池に1対1に対応して設けられ、各電池の端子電圧を検出する複数の電圧検出部と、この複数の電圧検出部及び多重伝送ラインに接続された通信制御装置と、前記多重伝送ラインに接続され、前記通信制御装置に対してデータ要求を行う電池制御装置とを備え、前記通信制御装置は、前記電池制御装置からのデータ要求に応じて前記複数の電圧検出部で検出された各電池の端子電圧を多重化して前記多重伝送ラインへ送出し、前記電池制御装置は、前記多重伝送ラインを介して前記通信制御装置から送られてくる前記各電池の端子電圧を受信し、前記各電池の端子電圧に基づき前記各電池の充放電制御を行うことを特徴とする。

【0010】請求項1の発明によれば、電池制御装置が多重伝送ラインを介して通信制御装置に対してデータ要求を行うと、通信制御装置は、電池制御装置からのデータ要求に応じて複数の電圧検出部で検出された各電池の端子電圧を多重化して多重伝送ラインへ送出し、電池制御装置は、多重伝送ラインを介して通信制御装置から送られてくる各電池の端子電圧を受信し、各電池の端子電圧に基づき各電池の充放電制御を行う。すなわち、1つの多重伝送ラインにより各電池の端子電圧を多重化して伝送するので、多極のコネクタを用いることなく、ワイヤーハーネスの省線化を図ることができる。

【0011】請求項2の発明は、前記複数個の電気自動車用の電池の各電池に1対1に対応して設けられ、各電池の温度を検出する複数の温度検出部と、前記各電池から発生する水素濃度を検出する水素濃度検出部とを備え、前記通信制御装置は、前記各電池の端子電圧、前記複数の温度検出部で検出された各電池の温度、及び前記水素濃度検出部で検出された水素濃度を多重化して前記多重伝送ラインに送出することを特徴とする。

【0012】請求項2の発明によれば、複数の温度検出部が各電池の温度を検出し、水素濃度検出部が各電池から発生する水素濃度を検出すると、通信制御装置は、各電池の端子電圧、複数の温度検出部で検出された各電池の温度、及び水素濃度検出部で検出された水素濃度を多重化して多重伝送ラインに送出するため、よりワイヤーハーネスの省線化を図ることができる。

【0013】請求項3の発明は、前記複数個の電池を冷却する冷却装置を備え、前記通信制御装置は、前記複数の温度検出部で検出された各電池の温度に基づき前記冷却装置を駆動制御することを特徴とする。

【0014】請求項3の発明によれば、通信制御装置は、複数の温度検出部で検出された各電池の温度に基づき冷却装置を駆動制御するため、冷却装置により複数個の電池を冷却することができる。

【0015】請求項4の発明のように、前記電池制御装置は、前記各電池の充電を行う場合には、充電の開始を示す充電開始情報を前記多重伝送ラインを介して前記通信制御装置に送信することを特徴とする。

【0016】請求項4の発明によれば、電池制御装置は、各電池の充電を行う場合には、充電の開始を示す充電開始情報を多重伝送ラインを介して通信制御装置に送信するため、通信制御装置は、充電開始を確認することができる。

【0017】請求項5の発明のように、前記通信制御装置は、充電中に各電池の端子電圧を監視し、充電が完了した場合には充電完了を示す充電完了情報を前記電池制御装置へ送信し、前記電池制御装置は、前記通信制御装置からの前記充電完了情報に基づき充電の終了を示す充電終了情報を前記通信制御装置へ送信することを特徴とする。

【0018】請求項5の発明によれば、通信制御装置は、充電中に各電池の端子電圧を監視し、充電が完了した場合には充電完了を示す充電完了情報を電池制御装置へ送信し、電池制御装置は、通信制御装置からの充電完了情報をに基づき充電の終了を示す充電終了情報を通信制御装置へ送信するため、充電の終了を確認することができる。

#### 【0019】

【発明の実施の形態】以下、本発明の電気自動車用電池管理装置の実施の形態を図面を参照して詳細に説明する。図1は本発明の電気自動車用電池管理装置の実施の形態を示す構成ブロック図である。図1において、充電器1は、ジャンクションボックス(以下、J/Bと称する。)3を介してバッテリボックス10内のバッテリ11に充電電流を流してバッテリ11を充電する。

【0020】バッテリボックス10は、バッテリ11と、このバッテリ11に接続された通信制御装置としての温度電圧水素検出ユニット(以下、TVH検出ユニットと称する。)14と、バッテリ11を冷却する冷却フ

アン13dとを有している。

【0021】バッテリ11は、例えば、鉛電池であり、充電器1により充電され、電気自動車用の負荷12であるモータに電圧を印加して放電電流を流し該モータを回転駆動させて電気自動車を走行させる。バッテリ11は、例えば、約288Vであり、12V用のバッテリが24個直列に接続されて構成されている。

【0022】バッテリ11には、水素濃度検出部としての水素センサ13aと、24個のバッテリ数と同数の温度検出部としての温度センサ13b、24個のバッテリ数と同数の電圧検出部としての電圧センサ13cが取り付けられている。

【0023】水素センサ13aは、バッテリ11で発生した水素ガスの濃度値を検出し、水素濃度データを3チャネル(3ch)分だけTVH検出ユニット14に出力する。温度センサ13bは、バッテリ11の温度値を検出し、温度データを25ch分TVH検出ユニット14に出力する。電圧センサ13cは、バッテリの電圧を検出し、電圧データを25ch分TVH検出ユニット14に出力する。

【0024】TVH検出ユニット14は、多重伝送ライン16a, 16bにより電池ECU15に接続され、多重伝送ライン16a, 16bを介して電池ECU15との間でデータやコマンド等の送受信を行うようになっていて、通信制御装置を構成する。

【0025】TVH検出ユニット14は、入出力部17、送信部18、受信部19、中央処理装置(CPU)20、メモリ21を有する。入出力部17は、水素センサ13aからの水素濃度データ、温度センサ13bからの温度データ、電圧センサ13cからの電圧データを入力してCPU20に出力する。CPU20は、データの処理を行う。

【0026】また、CPU20は、温度センサ13bからの温度データに基づき、冷却ファン駆動信号を入出力部17を介して冷却装置としての冷却ファン13dに送出し、冷却ファン13dの駆動を制御する。すなわち、バッテリ11の温度が異常に上昇した場合には、TVH検出ユニット14が、冷却ファン13dを回転させることによりバッテリ11を冷却させることができる。

【0027】送信部18は、水素センサ13aからの水素濃度データ、温度センサ13bからの各温度データ、電圧センサ13cからの各電圧データを多重化して多重伝送ライン16bを介して電池ECU15に送信する。受信部19は、電池ECU15からのデータを受信してCPU20に出力する。メモリ21は、各種のデータを記憶する。

【0028】電池ECU15は、多重伝送ライン16a, 16bを介してTVH検出ユニット14との間でデータやコマンド等の送受信を行うもので、時間を管理するタイマーユニット23、送信部24、受信部25、C

PU26、メモリ27、入出力部28を備えて構成され、電池制御装置を構成している。

【0029】電池ECU15は、バッテリ制御部であり、イグニッション(IGN)信号を入力したり、TVH検出ユニット14から送られてくる各バッテリ11の電圧や電圧センサ33からの全電圧や各バッテリ11の温度データ等に基づき充電器1を制御して、バッテリ11の過放電制御や過充電制御を行う。また、電池ECU15は、水素センサ13aからの水素ガスの濃度値に基づき水素濃度の異常の判定やバッテリ11の異常の判定を行う。

【0030】送信部24は、多重伝送ライン16aを介してTVH検出ユニット14へコマンドやデータを送信する。受信部25は、多重伝送ライン16bを介してTVH検出ユニット14からコマンドやデータを受信する。CPU26は、データ等を処理する。メモリ27は、各種のデータを記憶する。入出力部28は、電池ECU15に接続されるDC/DCコンバータ35、補機バッテリ37、ウォータポンプ39、エアコンディショナー(A/C)41、モータコントローラ43、及び充電器1との間での入出力を司る。

【0031】DC/DCコンバータ35は、J/B3を介してバッテリ11からの強電系の電圧(約288V)を弱電系の12V電源に変換し、その12V電源を補機バッテリ37に供給する。補機バッテリ37は、12V電源を電池ECU15に供給することで電池ECU15を動作させる。

【0032】メータ29は、電池ECU15に接続され、電池ECU15からの各信号によりバッテリ11の温度異常の表示、直列に接続された各バッテリ毎の異常の表示、バッテリ11の残存容量低下の表示、残存容量値のディジタル表示を行う。

【0033】J/B3は、電流センサ31、電圧センサ33を有する。電流センサ31は、バッテリ11から負荷12に流れる電流を検出し、その電流値を電池ECU15に出力する。電圧センサ33は、直列に接続された各バッテリ全体の端子電圧を検出し、その電圧値を電池ECU15に出力する。

【0034】なお、電池ECU15とTVH検出ユニット14との間の多重通信は、全二重伝送方式であり、且つ調歩同期方式を採用し、ボーレートは、例えば、9600bpsである。調歩同期方式とは、1文字の前後にスタートビットとストップビットを付け、文字と文字との区切りを付けて伝送する方式である。受信側では、スタートビットとストップビットとに囲まれた多数のビット列を受信し、文字にして最終的にメッセージを組み立てる。

【0035】図2はフレームフォーマットの構成図である。前記多重通信における1フレームは、フレームの開始を示すスタートビットと、8ビットからなるビットデ

ータD0～D7と、フレームの終了を示すストップビットとからなり、調歩同期方式が採用されている。1ビット時間は、例えば、1.67msであり、1フレーム時間は、1.6.7msである。

【0036】図3はメッセージフォーマットの構成図である。前記多重通信におけるメッセージは、メッセージの先頭を示すヘッダFFH、バイト数、コマンド、データ、ブロックチェックコードBCCからなる。バイト数の範囲は、コマンド、データ、ブロックチェックコードBCCの範囲である。BCCのチェック範囲は、バイト数、コマンド、データの範囲である。

【0037】図4は通信コード、コマンド及びステータスコードを示す図である。図4において、通信コード、標記記号、16進コード、定義が示され、これらの情報が前記多重通信において用いられる。通信コードACKは、肯定応答を示し、NAKは、否定応答を示す。

【0038】TVH検出ユニット14から電池ECU15へのコマンドにおいて、BONは、電源オンを示し、BTSは、電池温度状態を示し、BHSは、水素濃度状態を示し、BV1, BV2は、電池個別電圧状態1, 電池個別電圧状態2を示し、BOSは、温度状態を示し、BFSは、冷却ファン状態を示す。BSTは、充電開始を示し、BWAは、充電待機を示し、BKNは、充電完了を示し、BOFは、電源オフOKを示し、BFNは、充電終了または継続を示す。

【0039】電池ECU15からTVH検出ユニット14へのコマンドにおいて、EONは、電源オンを示し、REQは、データ要求を示し、ESTは、充電開始を示し、EWAは、充電待機を示し、EFNは、充電終了を示し、EOFは、電源オフを示す。

【0040】次に、このように構成された実施の形態の電気自動車用電池管理装置の動作を説明する。

【0041】(車両走行時の通信処理)まず、図5のフローチャートを参照して車両走行時(イグニッションオン時、すなわち放電時)の電池ECU15の通信処理を説明する。この場合、充電器1によりバッテリ11を充電した後に、バッテリ11から放電電流を負荷12に流して電気自動車を走行させる。

【0042】まず、電池ECU15は、イグニッションオンを入力すると(ステップS11)、電池ECU15の電源をオンする(ステップS13)。そして、送信部24は、電池ECU15の電源をオンしたことを示すEONコードを多重伝送ライン16aを介してTVH検出ユニット14に送信し、電池ECU15の通信開始を通知する(ステップS15)。

【0043】その後、送信部24は、データ要求を示すREQコードを多重伝送ライン16aを介してTVH検出ユニット14に送信し、TVH検出ユニット14に対してバッテリデータ等のデータをリクエストする(ステップS17)。

【0044】次に、受信部25は、TVH検出ユニット14から多重伝送ライン16bを介してバッテリデータを受信したかどうかを判定する(ステップS19)。バッテリデータを正常受信した場合には、ACK応答をTVH検出ユニット14に返送し、電池ECU15内のCPU26は、受信したバッテリデータを処理する(ステップS21)。

【0045】なお、TVH検出ユニット14からのバッテリデータを正常受信できなかった場合には、NCK応答をTVH検出ユニット14に返送し、TVH検出ユニット14に対してデータの再送を要求することになる。

【0046】次に、CPU26は、イグニッションがオフかどうかを判定し(ステップS23)、イグニッションがオフである場合には、送信部24は、電源オフを示すEOFコードを多重伝送ライン16aを介してTVH検出ユニット14に送信し、電池ECU15の電源のオフを通知する(ステップS25)。その後、電池ECU15の電源をオフさせる(ステップS27)。

【0047】次に、図6のフローチャートを参照して車両走行時(イグニッションオン時)のTVH検出ユニット14の通信処理を説明する。

【0048】まず、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からEONコードを受信したかどうかを判定し(ステップS31)、EONコードを受信した場合には、CPU20は、電源オンを確認し、送信部18は、BONコードを多重伝送ライン16bを介して電池ECU15に送信し、TVH検出ユニット14の通信開始を通知する(ステップS33)。

【0049】次に、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からREQコードを受信したかどうかを判定し(ステップS35)、REQコードを受信した場合には、CPU20は、水素センサ13aからの3ch分の水素濃度データ、温度センサ13bからの25ch分の温度データ、電圧センサ13cからの25ch分の電圧データを入出力部17を介して入力する。

【0050】送信部18は、入力した各電圧データ、各温度データ、各水素濃度データ等を多重化してバッテリデータとして多重伝送ライン16bを介して電池ECU15に送信する(ステップS37)。

【0051】ここで、図7にリクエストに対するバッテリデータの構成を示す。図8に図7に示すバッテリデータの詳細な構成を示す。図7に示すように、時刻t<sub>1</sub>において、電池ECU15がTVH検出ユニット14にREQコードを送信すると、TVH検出ユニット14は、時刻t<sub>2</sub>に電池ECU15にデータを送信する。

【0052】このときの転送されるデータは、図8に示すように、個別の電池温度状態を示すBTS及びBTPと、バッテリボックス10内の水素発生状態を示すBHS、H02及びH04と、個別の電池電圧の状態(バラ

ツキ、最低電圧)を示すBV1、VRT及びVSDと、個別の電池電圧の状態(電圧データ)を示すBV2、VL1及びVLHと、電池温度と外気温との差状態を示すBOS、T20及びT03と、冷却ファン13dの動作状態を示すBFS及びFANと、充電が指定の条件により完了したことを示すBKN及びBCTとからなる。

【0053】次に、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からEOFコードを受信したかどうかを判定し(ステップS39)、EOFコードを受信した場合には、CPU20は、電池ECU15の電源オフを確認する(ステップS41)。

【0054】さらに、送信部18は、多重伝送ライン16bを介して電池ECU15へBOFコードを送信し(ステップS43)、その後、TVH検出ユニット14の電源をオフさせる(ステップS45)。

【0055】次に、図9のタイミングチャートを参照して、通常時における電池ECU15及びTVH検出ユニット14間の通信を説明する。まず、時刻t<sub>3</sub>において、電池ECU15がEONコードをTVH検出ユニット14に送信すると、TVH検出ユニット14は、時刻t<sub>3</sub>から1秒以内にBONコードを電池ECU15に送信する。

【0056】そして、時刻t<sub>3</sub>から1秒経過時に電池ECU15は、REQコードをTVH検出ユニット14に送信すると、TVH検出ユニット14は、REQコードの送信時点から1秒以内にバッテリデータを電池ECU15に送信する。このバッテリデータの送信処理を複数回繰り返し行い、最後に、電池ECU15が検出ユニット14にBOFコードを送信すると、その送信時点から1秒以内にTVH検出ユニット14は、電池ECU15にEOFコードを送信する。その後、電池ECU15の電源がオフし、TVH検出ユニット14の電源がオフする。

【0057】(電池充電時の通信処理)次に、図10のフローチャートを参照して電池充電時の電池ECUの通信処理を説明する。

【0058】まず、図示しない充電スイッチ(充電SW)がオンされると(ステップS51)、電池ECU15の電源をオンさせる(ステップS53)。

【0059】次に、送信部24は、多重伝送ライン16aを介してEONコードをTVH検出ユニット14に送信した後(ステップS55)、多重伝送ライン16aを介してESTコードをTVH検出ユニット14に送信し、充電を開始する(ステップS57)。

【0060】その後、送信部24は、データ要求を示すREQコードを多重伝送ライン16aを介してTVH検出ユニット14に送信し、バッテリデータ等のデータをリクエストする(ステップS59)。

【0061】次に、受信部25は、TVH検出ユニット14から多重伝送ライン16bを介してバッテリデータ

を受信したかどうかを判定する(ステップS61)。バッテリデータを受信した場合には、電池ECU15内のCPU26は、イベントが充電待機かどうかを判定する(ステップS63)。

【0062】イベントが充電待機である場合には、送信部24は、多重伝送ライン16aを介してEWAコードをTVH検出ユニット14に送信し、充電待機を通知し(ステップS65)、充電待機となる(ステップS67)。

10 【0063】さらに、CPU26は、イベントが充電開始かどうかを判定し(ステップS69)、イベントが充電開始である場合には、ステップS57の処理に戻り、イベントが充電開始でない場合には、ステップS59の処理に戻る。

【0064】一方、ステップS63において、イベントが充電待機でない場合には、CPU26は、イベントが充電終了かどうかを判定する(ステップS71)。イベントが充電終了でない場合には、バッテリ11の充電を行う(ステップS73)。すなわち、充電器1が、J/B3を介してバッテリボックス10内のバッテリ11に充電電流を流してバッテリ11を充電する。

【0065】また、ステップS71において、イベントが充電終了である場合には、多重伝送ライン16aを介してEFNコードをTVH検出ユニット14に送信して、充電終了を通知し(ステップS75)、電源をオフさせてスリープモードとなる(ステップS77)。

【0066】次に、図11のフローチャートを参照して電池充電時のTVH検出ユニットの通信処理を説明する。

30 【0067】まず、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からEONコードを受信したかどうかを判定し(ステップS81)、受信部19がEONコードを受信した場合には、CPU20は、EONコードにより電池ECU15の電源オンを確認し、送信部18は、多重伝送ライン16bを介してBONコードを電池ECU15に送信する(ステップS83)。

【0068】次に、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からESTコードを受信したかどうかを判定し(ステップS85)、ESTコードを受信した場合には、充電開始OKとし、送信部18は、多重伝送ライン16bを介してBSTコードを電池ECU15に送信する(ステップS87)。

【0069】さらに、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からREQコードを受信したかどうかを判定し(ステップS89)、REQコードを受信した場合には、送信部18は、バッテリデータを多重伝送ライン16bを介して電池ECU15に送信する(ステップS91)。

【0070】なお、充電開始時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を図13のタイミングチャ

ートを参照して説明する。電池ECU15がESTコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、B STコードを電池ECU15に送信する。そして、1秒経過時に電池ECU15は、REQコードをTVH検出ユニット14に送信すると、TVH検出ユニット14は、データを電池ECU15に送信する。

【0071】次に、受信部19は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15からEWAコードを受信したかどうかを判定し（ステップS93）、EWAコードを受信した場合には、CPU20は、充電待機を確認し、送信部18は、多重伝送ライン16aを介して電池ECU15にBWAコードを送信する（ステップS95）。そして、ステップS91の処理に戻る。

【0072】なお、充電待機時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を図12のタイミングチャートを参照して説明する。電池ECU15がEWAコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、BWAコードを電池ECU15に送信する。そして、1秒経過時に電池ECU15は、また、EWAコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、BWAコードを電池ECU15に送信する。

【0073】一方、EWAコードを受信しない場合には、受信部19は、EFNコードを受信したかどうかを判定する（ステップS97）。EFNコードを受信した場合には、CPU20が充電終了を確認し、送信部18は、BFNコードを電池ECU15に送信する（ステップS99）。そして、電源をオフさせる（ステップS101）。

【0074】なお、充電終了時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を図14のタイミングチャートを参照して説明する。電池ECU15がREQコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、充電完了を示すBKNコードを電池ECU15に送信する。この処理を2回繰り返す。

【0075】そして、電池ECU15が、EFNコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、BFNコードを電池ECU15に送信する。

【0076】次に、図15のタイミングチャートを参照して冷却ファン停止時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を説明する。電池ECU15がEFNコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、BFNコードを電池ECU15に送信する。

【0077】次に、電池ECU15がREQコードをTVH検出ユニット14に送信すると、1秒以内にTVH検出ユニット14は、冷却ファン13dの動作状態を示

すBFSコードを電池ECU15に送信する。その後、電池ECU15がEOFコードを送信すると、TVH検出ユニット14は、BOFコードを送信し、電池ECU15及びTVH検出ユニット14の電源をオフする。

【0078】図16のタイミングチャートを参照して充電中にスタート/ストップオフした時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を説明する。電池ECU15がREQコードをTVH検出ユニット14に送信すると、TVH検出ユニット14は、1秒以内にデータを電池ECU15に送信する。1秒経過時に電池ECU15は、EFNコードをTVH検出ユニット14に送信すると、TVH検出ユニット14は、BFNコードを電池ECU15に送信する。

【0079】このように実施の形態の電気自動車用電池管理装置によれば、TVH検出ユニット14と電池ECU15との間で、2つの多重伝送ライン16a、16bにより多重通信を行うため、伝送線が2本で済む。このため、ワイヤーハーネスの省線化を図ることができ、複雑な配線がなくなる。また、多極のコネクタを用いることなく、しかもスペースが少なくて済む。

【0080】また、電池ECU15は、電圧データ、温度データ、及び水素濃度データに基づいてバッテリ11の充電制御や放電制御を行うことができる。さらに、TVH検出ユニット14は、冷却ファン13dを駆動するため、バッテリ11の冷却制御を行うことができる。

【0081】なお、本発明は実施の形態の電気自動車用電池管理装置に限定されるものではない。実施の形態では、バッテリ11に鉛電池を用いたが、例えば、バッテリ11にニッケル水素電池を用いても良い。

【0082】また、電池ECU15は、水素センサ13aで検出された検出濃度値が所定濃度値（例えば、10000ppm）以上であるかどうかを判定し、検出濃度値が所定濃度値以上になった場合には、図示しない警報ランプ等に警報信号を出力し、警報ランプが警報信号を受けて点灯するようにしても良い。すなわち、警報ランプを点灯させることにより、水素ガスの発生量が異常であることを知らせるようにしても良い。

### 【0083】

【発明の効果】請求項1の発明によれば、通信制御装置は、電池制御装置からのデータ要求に応じて複数の電圧検出部で検出された各電池の端子電圧を多重化して多重伝送ラインへ送出し、電池制御装置は、多重伝送ラインを介して通信制御装置から送られてくる各電池の端子電圧を受信し、各電池の端子電圧に基づき各電池の充放電制御を行う。すなわち、1つの多重伝送ラインにより各電池の端子電圧を多重化して伝送するので、多極のコネクタを用いることなく、ワイヤーハーネスの省線化を図ることができる。

【0084】請求項2の発明によれば、複数の温度検出部が各電池の温度を検出し、水素濃度検出部が各電池か

ら発生する水素濃度を検出すると、通信制御装置は、各電池の端子電圧、複数の温度検出部で検出された各電池の温度、及び水素濃度検出部で検出された水素濃度を多重化して多重伝送ラインに送出するため、よりワイヤーハーネスの省線化を図ることができる。

【0085】請求項3の発明によれば、通信制御装置は、複数の温度検出部で検出された各電池の温度に基づき冷却装置を駆動制御するため、冷却装置により複数個の電池を冷却することができる。

【0086】請求項4の発明によれば、電池制御装置は、各電池の充電を行う場合には、充電の開始を示す充電開始情報を多重伝送ラインを介して通信制御装置に送信するため、通信制御装置は、充電開始を確認することができる。

【0087】請求項5の発明によれば、通信制御装置は、充電中に各電池の端子電圧を監視し、充電が完了した場合には充電完了を示す充電完了情報を電池制御装置へ送信し、電池制御装置は、通信制御装置からの充電完了情報に基づき充電の終了を示す充電終了情報を通信制御装置へ送信するため、充電の終了を確認することができる。

#### 【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の電気自動車用電池管理装置の実施の形態の構成ブロック図である。

【図2】フレームフォーマットの構成図である。

【図3】メッセージフォーマットの構成図である。

【図4】通信コード、コマンド及びステータスコードを示す図である。

【図5】車両走行時の電池ECUの通信処理を説明するフローチャートである。

【図6】車両走行時のTVH検出ユニットの通信処理を説明するフローチャートである。

【図7】リクエストに対するバッテリデータの構成を示す図である。

【図8】図7に示すバッテリデータの詳細な構成を示す図である。

【図9】通常時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を示すタイミングチャートである。\*

\* 【図10】電池充電時の電池ECUの通信処理を説明するフローチャートである。

【図11】電池充電時のTVH検出ユニットの通信処理を説明するフローチャートである。

【図12】充電待機時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を示すタイミングチャートである。

【図13】充電開始時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を示すタイミングチャートである。

【図14】充電終了時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を示すタイミングチャートである。

【図15】冷却ファン停止時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を示すタイミングチャートである。

【図16】充電中にスタート/ストップオフした時における電池ECU及びTVH検出ユニット間の通信を示すタイミングチャートである。

【図17】従来の電気自動車用電池管理装置の一例の概略構成図である。

#### 【符号の説明】

20 1 充電器

3 J/B (ジャンクションボックス)

10 バッテリボックス

11 バッテリ

12 負荷

13 a 水素センサ

13 b 温度センサ

13 c, 33 電圧センサ

13 d 冷却ファン

15 電池ECU (電子制御ユニット)

30 17, 28 入出力部

18, 24 送信部

19, 25 受信部

20, 26 CPU

21, 27 メモリ

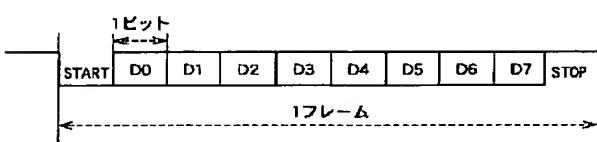
23 タイマユニット

31 電流センサ

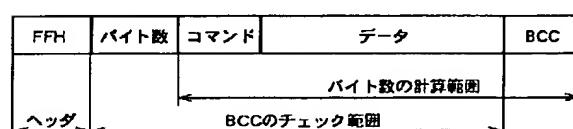
35 DC/DCコンバータ

37 補機バッテリ

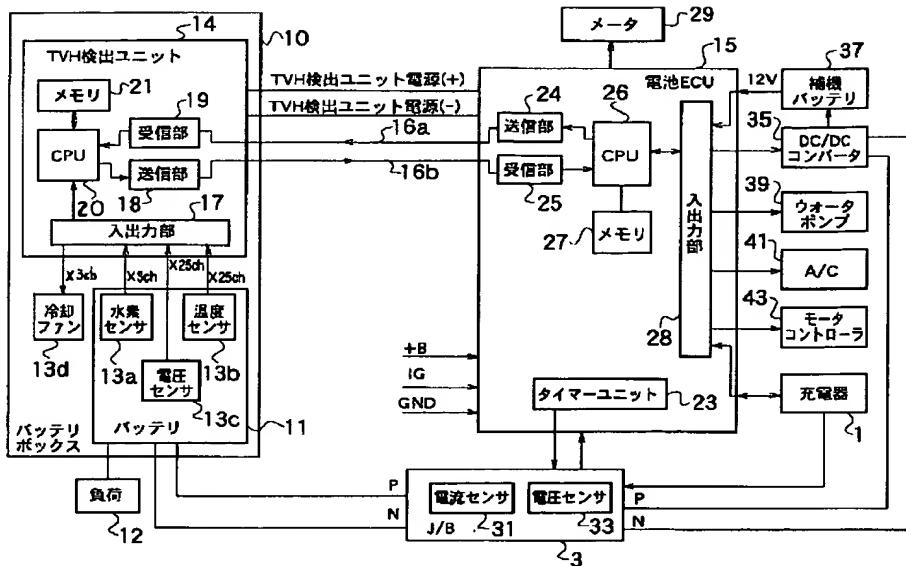
【図2】



【図3】



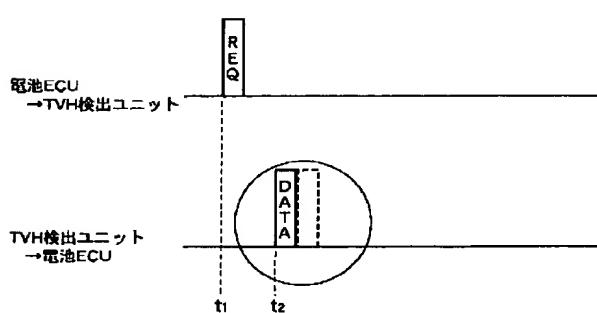
【図1】



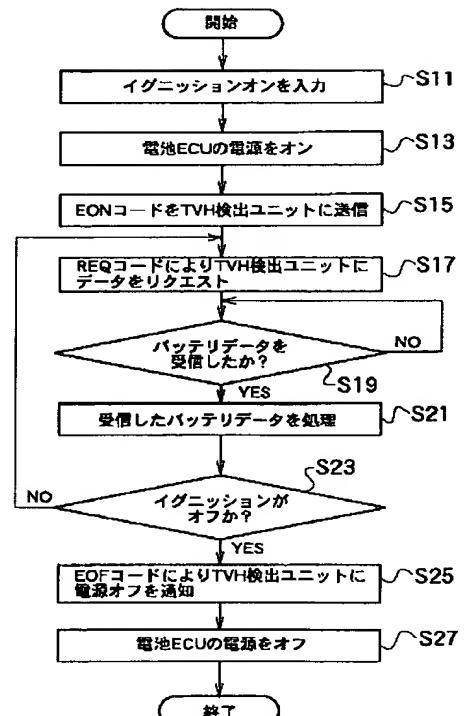
【図4】

用途	機器記号	16進コード	定義
通信コード	ACK	08H	肯定応答
	NAK	15H	否定応答
TVH検出ユニットから電池ECUへのコマンド	BON	20H	電源オン(スタンバイOK)
	BTS	21H	電池温度状態
	BHS	22H	水素濃度状態
	BV1	23H	電池個別電圧状態1
	BV2	24H	電池個別電圧状態2
	BOS	25H	温度状態(外気温)
	BFS	26H	冷却ファン状態
	BST	2AH	充電開始
	BWA	2BH	充電待機
	BKN	2CH	充電完了
	BOF	2DH	電源オフOK
	BNF	2EH	充電終了または絶続
	EON	30H	電源オン(スタンバイOK)
	REQ	31H	データ要求
電池ECUからTVH検出ユニットへのコマンド	EST	32H	充電開始
	EWA	33H	充電待機
	EFN	34H	充電終了
	EOF	35H	電源オフ

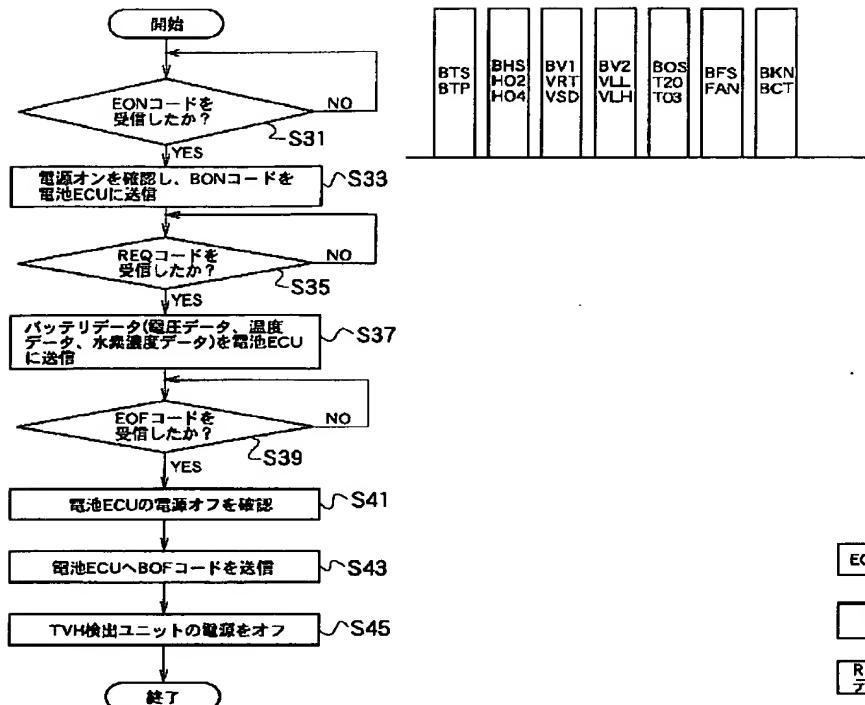
【図7】



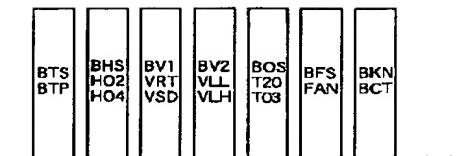
【図5】



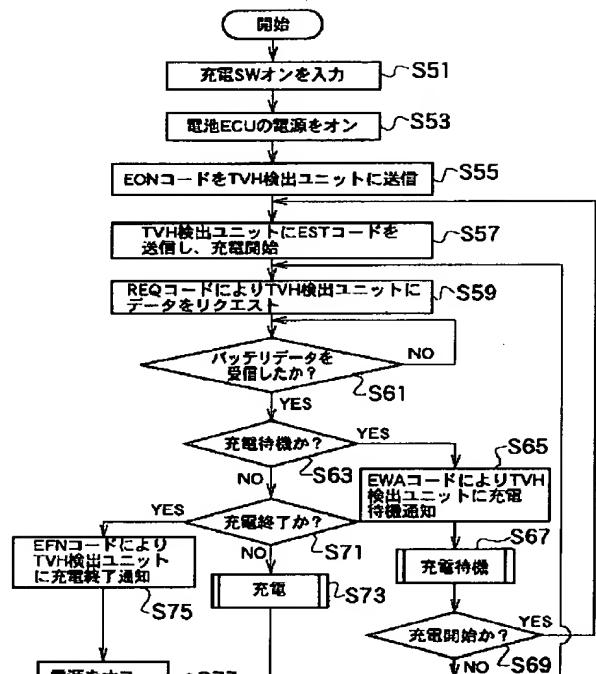
【図6】



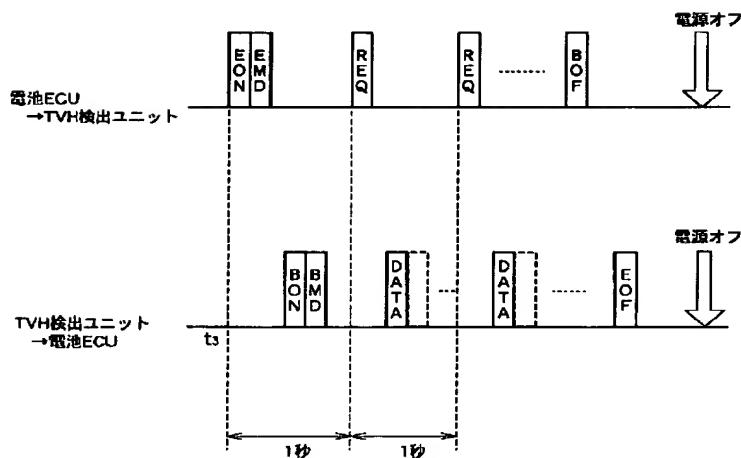
【図8】



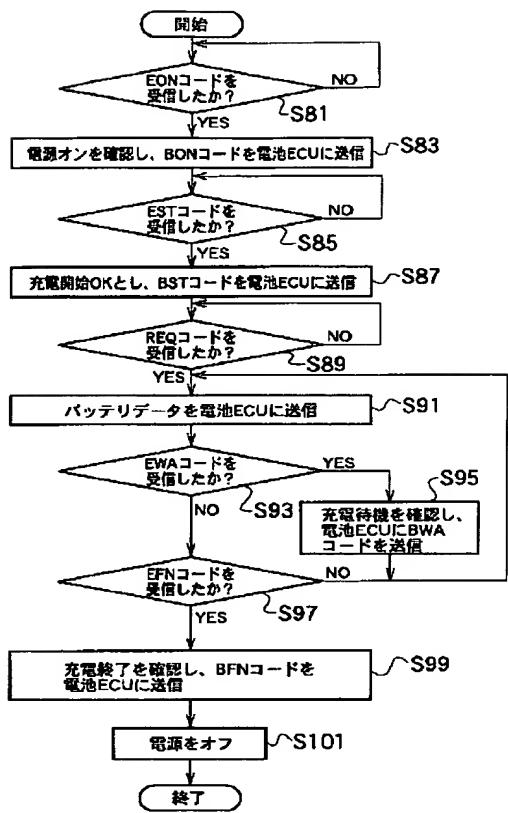
【図10】



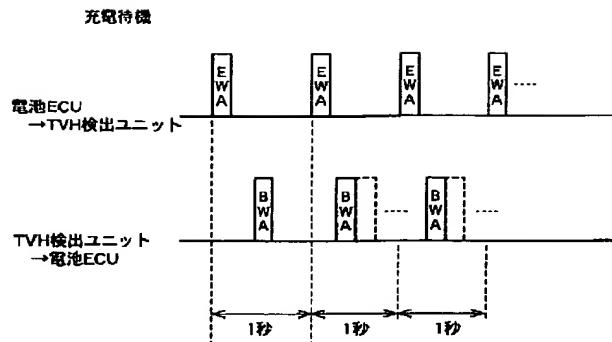
【図9】



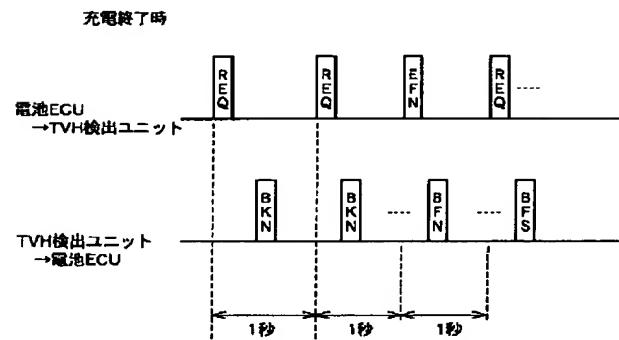
【図11】



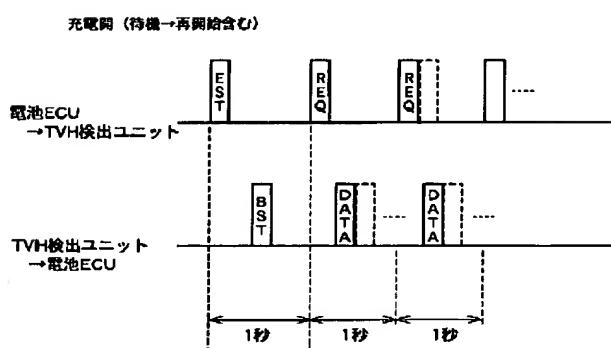
【図12】



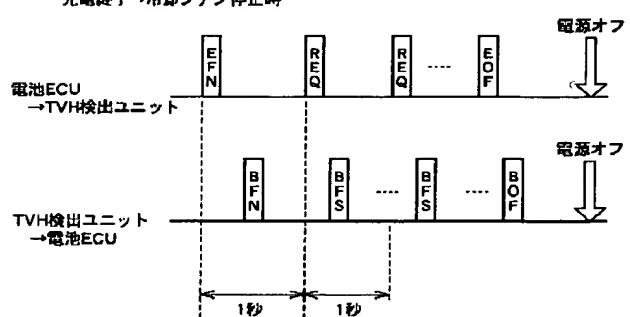
【図14】



【図13】

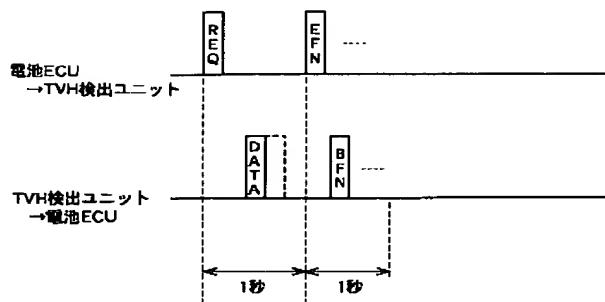


【図15】

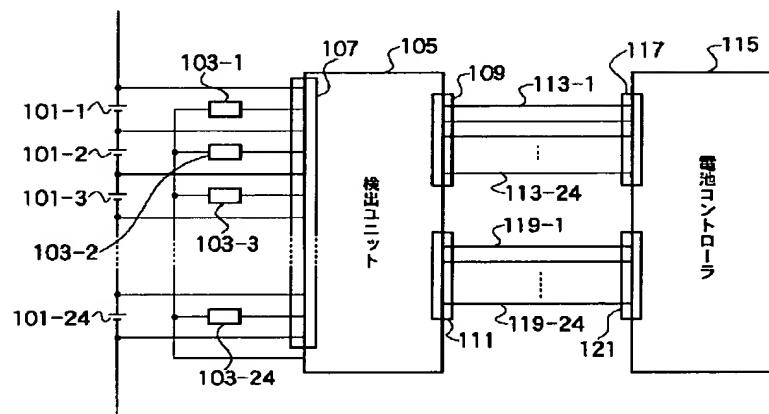


### 【図16】

充電中にスタート／ストップ オフ



【図17】



## フロントページの続き

(72) 発明者 榎本 倫人  
静岡県裾野市御宿1500 矢崎総業株式会社  
内

F ターム(参考) 5H030 AA08 AS08 FF11 FF22 FF44  
5H031 KK01  
5H115 PG04 PI15 PI16 PI29 PU01  
QN03 QN12 TI02 TI05 TI06  
TI10 TO05 TR19 TU12 TU16  
TU17 TZ07 UI29